

# **DESTINAZIONI PRODUTTIVE PIATTAFORME PETROLIFERE ED ASSETTO GESTIONALE DEL PORTO DI POZZALLO**

Atti del Convegno  
organizzato in collaborazione  
con il Consorzio per l'Area di Sviluppo  
Industriale della Provincia di Ragusa  
(Pozzallo, 26-28 Maggio 1988)

**Messina 1989**

*La realizzazione del porto di Pozzallo (Ragusa), oggi in avanzata fase di costruzione, in un'area geografica estremamente interessante dal punto di vista economico non solo nell'ambito siciliano, ma in quello dell'intero Meridione, ha imposto la necessità di individuare fin da questa fase le destinazioni produttive ideali ed una adeguata organizzazione gestionale che assicurino ad esso, una volta operativo, la massima produttività.*

*L'evoluzione economica, sociale ed industriale del ragusano, la situazione dei traffici marittimi nel Sud-Est della Sicilia e, last but not least, l'attività della piattaforma petrolifera Vega A a poche miglia da Pozzallo, esigono che il porto di Pozzallo venga dotato di tutti quei servizi innestati nel territorio circostante e di tutte quelle strutture utili affinché questo non diventi l'ennesima "cattedrale nel deserto" di cui troppo spesso il nostro Sud è stato disseminato, ma una struttura moderna, produttiva, funzionale sia alla "ottimizzazione" dei traffici marittimi che gravano su tutto il Mediterraneo meridionale, sia alla sistemazione della rete commerciale dell'Isola.*

*Il Convegno, organizzato dal Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale (A.S.I.) di Ragusa in collaborazione con questo Centro Universitario di Studi sui Trasporti (C.U.S.T.) dell'Università di Messina - che ne ha curato il profilo scientifico ed organizzativo -, si è proposto l'obiettivo di delineare, mediante "mirate" relazioni scientifiche ed un aperto e costruttivo dibattito, che ha coinvolto operatori politici ed economici regionali e nazionali, gli aspetti tecnico-economici, manageriali e giuridico-funzionali atti ad individuare il quadro gestionale ottimale per i futuri amministratori del porto di Pozzallo, finalizzato al potenziamento del decollo economico dell'area sud-orientale della Sicilia, che fa perno sulla provincia di Ragusa.*

*Va aggiunto che i contenuti scientifici del Convegno hanno determinato l'A.S.I. di Ragusa a studiare un ulteriore potenziamento delle strutture portuali, anche alla luce delle mirate analisi dei Relatori e del vivace dibattito sviluppatosi durante il Convegno.*

*Dei lavori del Convegno - svoltosi a Pozzallo il 26, 27 e 28 maggio 1988 - vengono ora pubblicati gli Atti, con il contributo finanziario dello stesso A.S.I. di Ragusa, quale positivo strumento di analisi e di conoscenza per gli operatori della realizzanda struttura portuale di Pozzallo.*

VINCENZO GALFO

*(Presidente del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale della provincia di Ragusa)*

## PORTO DI POZZALLO: RAGIONI DI UN'INIZIATIVA

Eccellenza, Autorità, Signore e Signori. Al centro di questo convegno è il porto di Pozzallo che da volontà progettuale, tenacemente coltivata da anni, diventa oggi una realtà.

Organizzando questo convegno abbiamo avvertito l'urgenza di stabilire un dialogo e di stimolare interventi che spingano ad una riflessione in un momento in cui riteniamo che le vostre esperienze, i vostri suggerimenti e le vostre analisi siano essenziali per "disegnare" un modello ottimale di porto in un'area geografica suscettibile di valorizzare appieno un'infrastruttura del genere e di favorire, intorno ad essa, l'affermarsi di una capacità produttiva, quale risultato di convenienti condizioni di localizzazione.

Riunendo oggi intorno a noi gli esperti di problematiche portuali, aspettiamo con interesse e grande attenzione il loro contributo di conoscenza su tematiche specifiche. Al centro del nostro impegno e delle nostre preoccupazioni di amministratori di un ente, cui per legge è demandato il compito di promuovere nuove possibilità di intervento nell'area ragusana, vi è l'obiettivo della elaborazione di un indirizzo economico del porto e di una sua precisa connotazione operativa; esso potrà realizzarsi, a nostro avviso, attraverso lo sviluppo delle attività portuali e commerciali tradizionali, ma anche, e soprattutto, attraverso l'attuazione di iniziative che tendano ad attirare nuovi traffici in un'area che, allo stato, non è condizionata da assetti normativi antiquati o da sistemi organizzativi tali da ostacolare le produttività del costruendo scalo. Siamo qui presenti, dunque, con la volontà di sfruttare al massimo le vostre proposte, ma anche le vostre critiche, sulle quali intendiamo riflet-

tere con la dovuta attenzione.

Conosciamo la potenzialità di un porto al centro del Mediterraneo e la funzione che esso potrà svolgere in tale ambito; ecco la ragione della vostra presenza in questa sede e della collaborazione che vogliamo sollecitare a voi che così numerosi siete qui intervenuti: accertare col vostro aiuto le compatibilità di tali potenzialità con le problematiche che riguardano la portualità italiana (problemi di tecnologia di gestione, di organizzazione, di innovazione, di economicità di servizi, di specificità degli impianti, di efficienti collegamenti stradali e ferroviari, ecc.). Intendiamo approfondire questi temi proprio ora che l'area di Pozzallo riveste un ruolo strategico, in grado di innescare, con le sue potenzialità, nuove possibilità di investimenti sia pubblici che privati. Come è noto, l'area portuale di Pozzallo è stata prescelta quale sede idonea ad accogliere il complesso dei servizi logistici di supporto delle attività estrattive in mare aperto. Sulle attività *off-shore* sarà utile ricordare che lo sfruttamento di questo tipo di giacimenti risale, circa, agli anni '40, che le prime esperienze fondamentali si ebbero negli Stati Uniti, cui seguirono, dopo la "guerra del kippur", i tentativi della Norvegia e della Gran Bretagna, che scoprirono nel 1972 nel Mare del Nord campi petroliferi di grande consistenza, con un apporto superiore a 500 milioni di barili. Malgrado il calo del prezzo del greggio, l'oro nero rimane conveniente sul mercato e la ricerca *off-shore*, in ogni caso, riveste carattere strategico: essa continuerà nel tempo inserendosi in uno scenario che vede ancora protagonista il petrolio; si calcola che la domanda di questa risorsa continuerà ad aumentare nel prossimo decennio con una punta del 50% nel 1990.

Il mercato *off-shore* avrà, dunque, una crescita continua, sia per quanto riguarda le piattaforme petrolifere che per la fornitura di macchine, prodotti e servizi. È, allora, un'attività che fornisce occasioni di lavoro e di business. Parliamo di questa realtà perché, anticipando i temi e superando ostacoli apparsi talvolta insormontabili, proprio a Pozzallo è nata una base *off-shore* all'interno del suo scalo marittimo, una scelta questa che privilegia la sua centralità strategica rispetto alle piattaforme già installate o che verranno installate in futuro lungo le coste. La piattaforma Vega, situata nel braccio di mare prospiciente il porto di Pozzallo, è la più grande finora realizzata nelle acque italiane e assicura al Paese, come confermano talune stime prudenziali, il 4% del fabbisogno italiano.

A questa piattaforma della SELM è facile prevedere che altre se ne aggiungeranno. Vogliamo prepararci a questo appuntamento col neces-

sario bagaglio di conoscenze; per questo ricerchiamo i vostri consigli al fine di assicurarci degli elementi di novità che servano sia ad accrescere l'efficienza e le potenzialità del porto, che a migliorare l'offerta di strutture chiuse. La costruzione di questa base costituisce un risultato importante al quale vogliamo che altri seguano in futuro; esso premia l'azione dell'Ente, che ho l'onore di presiedere, e l'impegno dei suoi amministratori, senza il cui contributo di idee e di lavoro non sarebbe stato possibile realizzare quest'opera. A tale azione si è affiancata, come era necessario, la costante iniziativa dell'intera classe politica ragusana e il rilevante apporto di un deputato pozzallese, l'on. Natalino Amodeo, che proprio sulla realizzazione del porto di Pozzallo ha impegnato tutte le sue capacità e scommesso la propria credibilità di uomo politico.

Abbiamo finora esaminato le ragioni storiche, nonché politico-economiche, che hanno giustificato la decisione di realizzare una infrastruttura portuale in Pozzallo. In sostanza, atteso che l'accessibilità di un'area è condizione essenziale - anche se non sufficiente - per lo sviluppo economico della stessa, si trattava di individuare l'infrastruttura di trasporto rispondente alle esigenze e alle aspettative degli operatori economici della zona. Questi ultimi - nella quasi totalità - si dichiarano favorevoli alla soluzione "porto", considerandone la minore incidenza sui costi del trasporto marittimo - peraltro, per alcuni tipi di prodotto (le rinfuse), senz'altro preferibile al trasporto su strada - e le interessanti prospettive di espansione verso i mercati del bacino del Mediterraneo.

Restando ferme e - nel complesso - tutt'oggi giustificate tali motivazioni, essendo ormai trascorso un decennio dallo studio di fattibilità sul porto di Pozzallo che le ha evidenziate, mi sembra opportuno rimeditare le ragioni dell'iniziativa "porto" alla luce dello strumento di programmazione nazionale dei trasporti - il Piano Generale Trasporti - nel frattempo varato ed, altresì, alla luce delle nuove indicazioni che emergono da un esame delle condizioni economico-produttive - parzialmente mutate - della zona e delle tendenze emerse nel mercato da settori contigui alla navigazione commerciale, e cioè la pesca ed il diporto.

L'analisi del Piano Generale Trasporti, che riconosce al cabotaggio - inteso come sistema integrato terra-mare - un ruolo di notevole rilievo nel trasporto merci, conforta ed avvalorla la scelta del porto quale infrastruttura di trasporto più idonea a promuovere lo sviluppo economico della zona.

I porti infraregionali - quale il porto di Pozzallo - sono fortemente interessati dalla politica di rilancio del cabotaggio in quanto sua funzio-

ne precipua è appunto quella di raccordare tali porti con gli scali intercontinentali, provvedendo a smistare le merci in arrivo ed in partenza.

Qualcuno potrebbe pensare che il porto di Pozzallo possa attrarre solo correnti di traffico attivate dal suo hinterland industriale ed agricolo, ritenendo che l'auspicato (ma ancora lontano) miglioramento delle strutture viarie delle aree limitrofe dovrebbe consentire di raggiungere più agevolmente porti più competitivi e meglio attrezzati, quali Palermo e Catania.

Tuttavia, se accortamente si provvederà a realizzare terminali specializzati, quale ad esempio uno attrezzato per l'imbarco alla rinfusa del cemento prodotto nel vicino impianto della "Industria Siciliana Cementi", si potrebbe senz'altro competere vantaggiosamente con scali più grandi e di ben più antica tradizione marinara. Uno sbocco ottimale per tale prodotto potrebbe pertanto essere costituito da Malta e dalla quasi totalità di paesi del Nord-Africa che non dispongono di produzione propria.

La Sicilia, come si evince dal Piano Generale Trasporti, è interessata dal corridoio plurimodale di traffico "tirrenico" ed è inserita nell'ambito dell'itinerario euro-africano. Si trova quindi nella posizione geografica ottimale per attivare e ricevere flussi di traffico da e verso il continente europeo, da e verso l'Africa.

Va ricordato che regioni europee molto più decentrate rispetto alle sponde africane della Sicilia, quali la Bretagna, sono riuscite ad instaurare rapporti commerciali molto proficui con i Paesi costieri dell'Africa servendosi di navi atte al cabotaggio. È interessante notare come buona parte delle merci che dalla Bretagna affluiscono ai mercati del Nord-Africa sia costituita da prodotti ortofrutticoli, che potrebbero vantaggiosamente essere forniti dalla zona agricola del ragusano, e dalla Sicilia in generale, a prezzi senz'altro più contenuti, data la minore incidenza dei costi di trasporto, e, ci si passi l'immodestia, la migliore qualità dei prodotti.

Del resto, mediante opportuni interventi del Dipartimento per la Cooperazione allo Sviluppo del Ministero degli Affari Esteri e la stipula di mirati accordi bilaterali con i Paesi del Nord-Africa, non dovrebbe essere precluso l'accesso a tali mercati, considerando la crescente tendenza di tali Paesi a diversificare - per ragioni politico-economiche - le proprie fonti di approvvigionamento ed i rapporti di collaborazione che alcuni di essi, quali la Somalia, già hanno con l'Italia.

È fuor di dubbio, comunque, che il ruolo che la portualità siciliana potrà giocare nel bacino del Mediterraneo dipenderà in misura rilevante dalla politica dei trasporti della Comunità Economica Europea, che

sta tentando di tracciare una strategia comunitaria dei trasporti in previsione del completamento del Mercato Unico del 1992, tenendo presente la possibilità di un ulteriore ampliamento del Canale di Suez e di un prevedibile recupero dei flussi di traffico con il vicino Estremo Oriente. In questo quadro si inseriscono gli accordi di associazione che la Comunità Economica Europea ha stipulato con i Paesi A.C.P. (Africa, Caraibi e Pacifico) che garantiscono ai loro prodotti un trattamento preferenziale nei Mercati CEE e che, in una rete di trasporti integrati terra-mare, potrebbero anche transitare attraverso i porti siciliani e - perché no? - attraverso il porto di Pozzallo.

Ovviamente tralascio i riferimenti al futuro traffico indotto dalle prospicienti piattaforme petrolifere perché di lapalissiana evidenza, specie se si tiene conto dell'ormai indiscusso intasamento del porto di Augusta e della vicinanza delle stesse alla struttura portuale di Pozzallo.

Ci sia consentito un conciso riferimento alla destinazione di una parte del costruendo porto ad attrezzato approdo turistico, che significa non solo punto di attracco e sosta per gli innumerevoli mezzi nautici da diporto che si muovono dal Nord-Europa verso l'Africa, e il Mediterraneo in generale, ma anche base attrezzata, con cantieri, depositi doganali e centri di assistenza ai mezzi di passaggio.

Non è chi non veda come un porto - ripetesi "porto" e non "punto di rifugio" - così strutturato, oltre a contribuire allo sviluppo socio-economico del retroterra, colmerà il "buco" che si rileva sulle mappe da Napoli sino a Malta con riguardo agli approdi per mezzi da diporto.

Non ultimo elemento è l'impegno che il Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale ribadisce in questa sede di far sì che l'organizzazione giuridico-amministrativa del porto stesso - nei limiti oggi concessi dal pur rigido codice della navigazione - sia caratterizzata dalla massima elasticità e dall'assenza di bardature burocratiche che finiscono per gravare sugli operatori economici che del porto stesso si servono. E in tale direzione certamente si muove il recente progetto di riforma del codice della navigazione, che dobbiamo all'impegno ed alla scienza della Eccellenza Presidente prof. Gabriele Pescatore, che mi si consenta di ringraziare pubblicamente a nome dell'A.S.I. per la sua presenza qui in Pozzallo.

Certamente, l'insostituibile contributo tecnico-giuridico che ci verrà dal Presidente Pescatore e da tutti gli altri uomini di scienza (e ci si scusi se il tempo tiranno non ci consente di ringraziarli nominativamente) sarà per noi determinante per delineare la futura struttura tecnico-amministrativa del porto di Pozzallo. Ad essi tutti rinnovo il ringrazia-

mento mio personale, dell'A.S.I. e del Centro Universitario di Studi sui Trasporti dell'Università di Messina.

A tutti gli altri, gente di Pozzallo e del ragusano, va il mio ringraziamento per la loro presenza e per essere testimoni di una tradizione storica di relazioni commerciali con Malta ed il Nord-Africa. Per tutta l'area ragusana il porto di Pozzallo è lo sbocco primario e necessario per uscire dall'isolamento della provincia più a sud d'Italia e d'Europa: aspirazione di tutto un popolo.

Col porto di Pozzallo, Ragusa non è più provincia emarginata, "Meridione", né periferia, ma, al contrario, diviene la provincia più centrale di una nuova realtà socio-economica e politica che ha il suo centro nel bacino del Mediterraneo; se oggi la misura non è più a livello nazionale e continentale, allora il porto di Pozzallo e la sua provincia non sono più ai confini dell'Europa, ma al centro del bacino Europa-Asia-Africa.

Concludendo, consentitemi due osservazioni. La prima è che la realizzazione del porto di Pozzallo costituisce la prova che, accanto ai tanti "gattopardi" che si rassegnano, questa nostra terra conta anche una moltitudine di uomini che non ha saputo farlo, che con volontà e tenacia frammista, è vero, a tante mortificazioni, sono riusciti a riscattare la propria condizione di "uomo mediterraneo". La seconda è che si è soliti dire, guardando la carta geografica, che l'ultima provincia d'Italia è Ragusa e l'ultimo comune è Pozzallo: mi auguro che con il nostro lavoro, la nostra dedizione e, anche, la nostra scienza e coscienza si possa indurre gli italiani a guardare la carta geografica scorrendola da sud verso nord e considerare Ragusa e Pozzallo, rispettivamente, la "prima" provincia ed il "primo" comune d'Italia.



AURELIO MODICA

*(Sindaco di Pozzallo)*

## SALUTO DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE

Il convegno su “Destinazioni produttive, piattaforme petrolifere ed assetto gestionale del porto di Pozzallo” rappresenta un appuntamento importante non solo per Pozzallo, ma per tutta la provincia di Ragusa, le sue forze economiche, sociali e politiche. Ciò che si inaugura oggi, con il contributo di valenti giuristi, tecnici e operatori del settore dei trasporti è, infatti, un confronto e un momento di analisi delle future utilizzazioni di una struttura che rappresenta lo strumento per il rilancio di un territorio tradizionalmente considerato arretrato, ma nel quale sono presenti potenzialità enormi di sviluppo.

Se Pozzallo, con le sue tradizioni marinare, ha sempre voluto un suo porto, che fosse in grado di soddisfare le giuste esigenze commerciali dei suoi abitanti, quello che si va a realizzare è qualcosa che rappresenta però una necessaria infrastruttura per l'intera provincia di Ragusa e tutta l'area sud-orientale della Sicilia; questa ha sofferto finora di deficienze croniche nel settore dei trasporti, che hanno pesantemente penalizzato la sua economia contribuendo ad accrescere quella “distanza” non solo geografica, ma economica e sociale, tra Nord e Sud del Paese che tende a divenire una costante caratteristica nel panorama italiano.

Il porto di Pozzallo, quindi, va visto non solo in funzione di più rapidi ed efficienti trasferimenti delle merci e dei prodotti da e al ragusano, ma anche come sbocco sul Mediterraneo e sui paesi che vi si affacciano, punto di collegamento e di incrocio dei traffici tra le nazioni dell'Europa, dell'Africa e dell'Asia, in una visione di comune crescita che può e deve caratterizzare l'intero bacino mediterraneo.

Quale rappresentante dell'Amministrazione di Pozzallo e portavoce delle esigenze e dei bisogni di questa cittadina, mi auguro che dai lavori di questi giorni provengano indicazioni e suggerimenti utili alla focalizzazione delle future utilizzazioni della struttura portuale e sono certo che, dal contributo di quanti hanno voluto aderire a questa iniziativa, deriverà un patrimonio di conoscenze indispensabile per chi domani sarà chiamato a gestirla.

Ringrazio quanti, l'ASI di Ragusa e il C.U.S.T. di Messina, hanno organizzato quest'incontro e, con l'auspicio che ne derivino i migliori frutti, auguro a tutti un buon lavoro.

## MARIO EGIDIO SCHINAIA

(c.s.)

Ringrazio per l'onore fatto non solo alla mia persona, che conta pochissimo, ma anche al Consiglio di Giustizia Amministrativa, che qui io rappresento, nell'affidarmi la presidenza dei lavori odierni. Questo svolge una funzione consultiva che, nel passato, è stata di un certo rilievo e ancor oggi, dopo un periodo, forse, di calo del suo operato, adempie in pieno. Il Consiglio, esercitando la funzione consultiva nei confronti della Regione, dedica particolare attenzione all'aspetto che, da quel versante istituzionale, interessa soprattutto, cioè le attività di gestione delle opere realizzate dalla Pubblica Amministrazione. Ritengo che questo convegno si sia dato carico di analizzare questo profilo particolare, attinente alla gestione delle opere. È molto più facile progettare, quindi, realizzare le opere pubbliche che gestirle, farle funzionare: questa, devo dire, è un po' la tragedia e la debolezza dell'intero Sud, perché non è una situazione peculiare alla Sicilia, ma propria del Meridione in generale.

Questo convegno, dunque, vuol dare delle risposte per la gestione ottimale della struttura portuale di Pozzallo, che saranno bene accette, se sarà in grado di fornirle. Si diceva che un terzo lotto sarà completato entro tre anni, a ridosso, in sostanza, dell'auspicato allargamento del mercato comune europeo, quindi è bene che fin da ora ci si dia carico di elaborare proposte gestionali mettendo in conto, primariamente, quelle che potranno essere le possibili utilizzazioni, sotto i vari punti di vista, del porto: cosa che è possibile fare, dopo circa vent'anni dalla sua progettazione, perché in tale arco temporale si sono andate scoprendo, gradatamente, le possibili sue effettive vocazioni.

La speranza, dunque, è che ciò che una volta era un disegno, un progetto, adesso, se non altro, si realizzi nella realtà e conduca Pozzallo, finalmente, fuori dall'emarginazione che è stata qui lamentata.

Naturalmente, i problemi di gestione, di utilizzazione, magari di

adeguamento dell'opera in relazione alle esigenze che andranno emergendo, sono problemi che in primo luogo investiranno i tecnici del settore; quindi, da modesto giurista, sono presente solamente per ascoltare le loro opinioni. Ma, per elaborare forme definitive in cui calare tale iniziativa, per la sua realizzazione, devo sottolineare l'importanza del contributo propriamente giuridico rappresentato dalla tavola rotonda che si terrà sabato, presieduta e coordinata da un membro autorevolissimo, il presidente della Commissione per la revisione del codice della navigazione, professore Pescatore, che, consentitemi di sottolinearne le qualità, prima di ricoprire tale incarico, è stato presidente del Consiglio di Stato: è l'uomo, quindi, che meglio può dire cosa significhi operare nella realtà, elaborando non affermazioni giuridiche più o meno ipotetiche e velleitarie, ma indicazioni per comportamenti efficienti e produttivi di risultati.

Detto ciò, non voglio rubare altro tempo alla vostra pazienza, perché il nostro interesse è tutto polarizzato verso ciò che diranno i vari relatori, i quali tratteranno degli aspetti possibili della futura gestione del porto.

In apertura, dò la parola al Sindaco di Pozzallo, dott. Aurelio Modica, che desidera porgere ai partecipanti il saluto della città che ci ospita, e, quindi, al Presidente dell'A.S.I. di Ragusa, Vincenzo Galfo, che relazionerà su: "Porto di Pozzallo: ragioni di un'iniziativa".

ELIO FANARA

*(Ordinario di Diritto della Navigazione e Direttore del Centro Universitario  
di Studi sui Trasporti dell'Università degli Studi di Messina)*

## PRESENTAZIONE DEL CONVEGNO

Nella qualità di Direttore del Centro Universitario di Studi sui Trasporti di Messina, ringrazio l'ASI di Ragusa per la stima dimostrata verso il nostro Istituto conferendogli l'incarico di curare gli aspetti scientifici ed organizzativi di questo Convegno di Studi, finalizzato alla individuazione della destinazione produttiva ottimale e delle formule tecnico-gestionali più idonee ad assicurare al nascente porto di Pozzallo uno sviluppo sano e concorrenziale.

Il convegno, che si inaugura oggi, è un momento di collaborazione tra un istituto di ricerca universitaria istituzionalmente preposto alla ricerca nel settore dei trasporti, quale è il Centro Universitario di Studi sui Trasporti, ed un ente esponenziale di interessi organizzati nel territorio, il Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale della provincia di Ragusa, per l'elaborazione, lo studio, la verifica di ipotesi di sviluppo economico di una determinata area. Ciò nella direzione di un rapporto tra mondo universitario e mondo economico che, tante volte auspicato per mettere fine ad una "separazione" tra società e ricerca a lungo denunciata, continua con difficoltà a trovare opportuni spazi di applicazione.

Naturalmente sarà indispensabile il contributo di idee e di esperienze che gli specialisti del settore dei trasporti e quanti interverranno, operatori politici, economici e tecnici, vorranno apportare, nella certezza che il porto rappresenti una struttura chiave nello sviluppo del sistema dei trasporti marittimi dell'intero Mediterraneo.

In tale quadro il porto di Pozzallo va inserito ed armonizzato all'in-

terno dell'istituendo "sistema" portuale siciliano, che intende far fronte, rispetto alla pur significativa presenza di tre importanti poli di attrazione del traffico commerciale, quali Palermo, Catania e Augusta, alla carenza di strutture attrezzate nei settori della pesca e della navigazione da diporto.

Caratteristica del realizzando porto di Pozzallo potrà essere, pertanto, proprio la sua polifunzionalità, il potere, insomma, soddisfare sia esigenze turistiche che commerciali, aspetto che ben utilmente va evidenziato in vista della ormai prossima scadenza comunitaria del 1992. La polifunzionalità del porto va presa attentamente in esame ove si consideri, poi, che le sue dimensioni di approdo medio-piccolo (con un rapporto perciò privilegiato che lo lega alle imprese industriali e agricole del suo *hinterland*) lo espongono alle crisi nella produzione o nelle vendite che potrebbero investire tali insediamenti: la diversificazione della sua utilizzazione, infatti, costituirebbe un prezioso scudo protettivo dagli effetti riflessi di sfavorevoli congiunture economiche aventi come protagonista il sistema produttivo ragusano.

Naturalmente, quanto appena accennato non vuole essere che uno spunto, uno dei tanti, per l'analisi ed il confronto che si svilupperanno in queste giornate di studio. Desidero solo sottolineare, ancora, che l'incontro avrà come punti di riferimento le relazioni degli studiosi qui riuniti, attraverso le quali si cercherà di focalizzare le possibili future destinazioni del porto di Pozzallo, che vanno conciliate con quella che deve essere la gestione del porto stesso: si possono avere, infatti, brillanti destinazioni potenziali, mortificate però dalla non idoneità delle strutture tecnico-amministrative del porto stesso.

Ci auguriamo, pertanto, che da questo convegno derivino al Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale per la provincia di Ragusa indicazioni ben precise, che gli permettano di elaborare il quadro tecnico-amministrativo ottimale per la futura gestione del porto.

Con questo auspicio, ringrazio tutti i partecipanti, i relatori, le autorità, gli Enti che hanno dato il patrocinio all'iniziativa e, a nome del Centro Universitario di Studi sui Trasporti, dò l'apertura ai lavori, invitando l'avv. Egidio Schinaia, Presidente di Sezione del Consiglio di Stato e, in atto, Presidente del Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana, ad assumere la presidenza della seduta.

MARIO EGIDIO SCHINAIA

*(c.s.)*

Nella relazione del Presidente Galfo sono state individuate puntualmente le potenzialità di impiego e sviluppo del porto di Pozzallo. È sperabile che queste potenzialità vengano considerate e adeguatamente valutate nel Piano Generale Trasporti, tenendo conto che Pozzallo non rappresenta una realtà isolata ma va collegata a tutto il sistema nazionale. È quanto vedremo anche nel corso degli altri interventi.

Dò, ora, la parola al prof. Adalberto Vallega, che terrà una relazione su: “Strategie per i porti minori. Il caso di Pozzallo”.